

# **BAB I**

## **PENDAHULUAN**

### **1.1 Latar Belakang**

Sekolah merupakan sarana yang secara sengaja dirancang untuk melaksanakan pendidikan. Karena kemajuan zaman, maka keluarga tidak mungkin lagi memenuhi seluruh kebutuhan dan aspirasi anak terhadap IPTEK. Semakin maju suatu masyarakat, maka akan semakin penting peranan dari sekolah dalam mempersiapkan generasi muda sebelum masuk dalam proses pembangunan masyarakat itu (Subianto, 2013).

Kota Tasikmalaya memiliki beberapa Kawasan, salah satunya ialah Kawasan Pendidikan. Kawasan Pendidikan ini terletak di Jalan Rumah Sakit dan Jalan Tentara Pelajar dimana terdapat tiga sekolah dengan jumlah 5.319 siswa yang bersekolah di SMAN 1 Tasikmalaya, Sekolah Terpadu Muhammadiyah Tasikmalaya dan SMAN 5 Tasikmalaya. Jalan Rumah Sakit merupakan jalan dengan tipe 2/2 UD yang mempunyai lebar jalan 9 meter. Sedangkan untuk Jalan Tentara Pelajar merupakan jalan dengan tipe 2/2 UD yang mempunyai lebar jalan 6 meter. Berdasarkan survei spot speed kecepatan kendaraan pada jam sibuk di Jalan Tentara Pelajar adalah 34,12 km/jam untuk sepeda motor dan 31,90 km/jam untuk mobil. Sedangkan untuk Jalan Rumah Sakit adalah 33,26 km/jam untuk motor dan 30,20 untuk mobil. Kecepatan tersebut belum sesuai dengan PM 111 Tahun 2015 dimana kecepatan maksimum kendaraan pada jam masuk/pulang sekolah di kawasan sekolah jalan kolektor sekunder adalah 30 Km/jam. Pada 5 tahun terakhir, keterlibatan para pelajar dan mahasiswa menduduki peringkat 1 menurut segi profesi dalam kecelakaan yaitu sebanyak 478 kejadian dari total kecelakaan 753 di Kota Tasikmalaya (Tim PKL Kota Tasikmalaya, 2022).

Dengan adanya tiga sekolah di Jalan Rumah Sakit dan Jalan Tentara Pelajar mengakibatkan terjadinya tarikan perjalanan seperti siswa yang berjalan kaki, bersepeda, menggunakan angkutan umum, dan diantar menggunakan sepeda motor atau mobil. Namun untuk fasilitas penunjang perjalanan siswa di kawasan pendidikan tersebut belum sepenuhnya tersedia seperti Zona Selamat

Sekolah (ZoSS), rambu lalu lintas, marka jalan, pita penggaduh, Alat Pemberi Isyarat Lalu Lintas (APILL), jalur khusus sepeda, halte untuk angkutan umum, serta titik lokasi pengantar/penjemput pelajar (*drop zone/pick up point*) untuk menaikan dan menurunkan pelajar di kawasan pendidikan. Selain itu, belum tersedianya rute perjalanan untuk pelajar menuju/kembali dari sekolah bagi pelajar yang berjalan kaki dan pengguna moda angkutan umum yang sesuai dengan Konsep Rute Aman Selamat Sekolah.

Dalam upaya untuk mewujudkan perlindungan rute menuju sekolah yang memberikan rasa nyaman, aman dan selamat bagi para siswa di kawasan pendidikan wilayah kajian ini maka perlu dilakukan usulan dan kebijakan untuk menyediakan kawasan yang aman dan selamat di lingkungan sekolah seperti yang disebutkan dalam Peraturan Menteri Nomor 16 Tahun 2016 Tentang Penerapan Rute Aman Selamat Sekolah (RASS). RASS bertujuan untuk mengurangi kecelakaan lalu lintas yang melibatkan pelajar. Program RASS mendorong murid dan orang tua untuk lebih memilih berjalan kaki, bersepeda atau menggunakan angkutan umum sebagai pilihan yang nyaman, aman, selamat dan menyenangkan untuk berangkat dan pulang sekolah alih-alih menggunakan kendaraan bermotor yang berisiko lebih tinggi untuk kecelakaan. Program ini diharapkan dapat mengurangi konsumsi tindak kejahatan dan kekerasan terhadap pelajar, mengurangi konsumsi bahan bakar, menjaga kesehatan serta memberikan manfaat secara tidak langsung untuk mengurangi kemacetan. Dampak lain dari adanya RASS adalah dapat menurunkan kecepatan kendaraan yang melintas sehingga menurunkan risiko terjadinya kecelakaan. Hal ini berdasarkan penelitian pengaruh sosialisasi zona selamat sekolah yang dilakukan di Pekanbaru pada tahun 2016, dimana kecepatan kendaraan sepeda motor dan mobil yang melintas pada Tahun 2013 sebesar 31,38 km/jam dan 21,96 km/jam. Setelah adanya zona selamat sekolah pada tahun 2016 kecepatan sepeda motor dan mobil yang melintas turun menjadi 25,19 km/jam dan 20,16 km/jam yang berarti setelah adanya zona selamat sekolah terdapat penurunan kecepatan kendaraan sebesar 19,73% untuk sepeda motor dan 8,2% untuk mobil (Utama, Alwinda 2016).

## **1.2 Identifikasi Masalah**

Berdasarkan latar belakang yang telah di sebutkan sebelumnya, dapat dirumuskan:

1. Terdapat kawasan pendidikan yang memiliki 5.319 Jumlah siswa dalam satu kawasan pendidikan;
2. Kecepatan kendaraan pada jam sibuk di Jalan Tentara Pelajar adalah 34,12 km/jam untuk sepeda motor dan 31,90 km/jam untuk mobil. Sedangkan di Jalan Rumah Sakit adalah 33,26 km/jam untuk motor dan 30,20 untuk mobil. Kecepatan tersebut belum sesuai dengan PM 111 Tahun 2015 dimana kecepatan maksimum kendaraan pada jam masuk/pulang sekolah di kawasan sekolah jalan kolektor sekunder adalah 30 Km/jam;
3. Fasilitas penunjang perjalanan siswa di kawasan pendidikan tersebut belum sepenuhnya tersedia seperti Zona Selamat Sekolah (ZoSS), rambu lalu lintas, marka jalan, pita pengaduh, Alat Pemberi Isyarat Lalu Lintas (APILL), jalur khusus sepeda, halte untuk angkutan umum, serta titik lokasi pengantar/penjemput pelajar (drop zone/pick up point)
4. Belum tersedianya rute perjalanan untuk pelajar menuju/kembali dari sekolah bagi pelajar yang berjalan kaki dan pengguna moda angkutan umum yang sesuai dengan Konsep Rute Aman Selamat Sekolah.

## **1.3 Rumusan Masalah**

Berdasarkan penjelasan tersebut, maka dapat dirumuskan permasalahan utama yang akan dikaji adalah:

1. Bagaimana asal dan tujuan perjalanan siswa?
2. Bagaimana perencanaan rute perjalanan dari dan ke sekolah untuk pejalan kaki, pesepeda, dan angkutan umum?
3. Bagaimana fasilitas penunjang rute aman selamat sekolah?
4. Bagaimana mendesain kawasan pendidikan yang berkonsep rute aman selamat sekolah sesuai SK Dirjen 3582/AJ.403/DRJD/2018?

## **1.4 Maksud dan Tujuan**

Maksud dari penelitian ini adalah untuk menganalisis kebutuhan yang terkait fasilitas Rute Aman Selamat Sekolah (RASS) bagi para pelajar yang

bersekolah di kawasan pendidikan dan memberikan usulan kepada Pihak Dinas Perhubungan Kota Tasikmalaya tentang pemecahan masalah dan solusi. Adapun tujuan dari penelitian ini adalah:

1. Menganalisis asal dan tujuan perjalanan siswa;
2. Merencanakan rute perjalanan dari dan ke sekolah untuk pejalan kaki, pesepeda dan angkutan umum;
3. Mendesain fasilitas penunjang rute aman selamat sekolah; dan
4. Mendesain kawasan pendidikan yang berkonsep rute aman selamat sekolah sesuai SK Dirjen 3582/AJ.403/DRJD/2018.

### **1.5 Ruang Lingkup**

Dalam pelaksanaan penelitian diperlukan adanya ruang lingkup agar dapat memberikan arah yang jelas sesuai dengan tujuan yang mendasari dan hendak dicapai dari penelitian ini. Selanjutnya, pelaksanaan analisis masalah akan dibatasi pada hal-hal sebagai berikut:

1. Ruang lingkup dari wilayah penelitian yang dikaji adalah kawasan pendidikan dengan tiga sekolah (SMAN 1 Tasikmalaya, Sekolah Terpadu Muhammadiyah Tasikmalaya dan SMAN 5 Tasikmalaya)
2. Ruang lingkup untuk pembahasan penelitian akan difokuskan pada:
  - a. Asal dan tujuan perjalanan siswa;
  - b. Analisis Identifikasi mengenai rute perjalanan ke sekolah dibagi menjadi rute pejalan kaki, rute pesepeda dan rute angkutan umum; dan
  - c. Untuk analisis fasilitas penunjang perjalanan ke sekolah, peneliti membatasi:
    - 1) Untuk pejalan kaki: Fasilitas pejalan kaki berupa penyebrangan, trotoar, ZoSS (Zona Selamat Sekolah), rambu dan marka.
    - 2) Untuk pesepeda: Jalur/lajur sepeda;
    - 3) Untuk angkutan umum : Titik halte;
    - 4) Untuk angkutan pribadi/antar jemput: Fasilitas penjemputan/pengantaran (drop zone/pick up point).